0048

ExP 0048

I N D I C E

Nro. Int.	Archivo	Documento
ØØ47	2-A-1	Visita del Jefe del SICO a MLV.
ØØ48	2-A-1	Análisis de los aspectos logísticos efectuado por el Jefe del Dpto. Log. del COOP.
ØØ51	2-A-1	Historia Cronológica de las Operaciones - COFUERSUB. [illegible]
ØØ52	2-A-1	Informe de las Operaciones realizado por la FT.79 (COFLOMAR)
ØØ53	2-A-1	Informe de las Operaciones realizado por la FT.40 (FUERZA DE TAREA ANFIBIA).
ØØ54	2-A-1	Informe de las Operaciones realizado por el Comandante del SUSL.

C. O. A. C.
EXPTE. INTERNO Nº 0048

C. O. A. C.
ARCHIVO Nº 2-A-1

CLASIFICADO

C.O.A.C.
EXPTE. INTERNO Nº 6048

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 2-A

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 1
C.O.A.C.

ANALISIS DE LOS ASPECTOS LOGISTICOS EFECTUADO POR EL JEFE DTO. LOG. DEL COOP.

LOGISTICA

1) APOYO LOGISTICO INMEDIATO A LA OPERACION DE RECONQUISTA (02-04 82).

El Departamento Logística del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES no tuvo participación en el planeamiento, quedando a cargo de los componentes intervinientes los requerimientos y la obtención de los efectos logísticos que consideraron necesarios.

2) APOYO LOGISTICO ENTRE DIA D y LA INICIACION DEL BLOQUEO.

Producida la reconquista de las Islas Malvinas y ante la decisión del gobierno de Gran Bretaña de intervenir militarmente se produce tardíamente un documento tendiente a implementar la defensa integral del archipiélago.

Dicho documento prevee en su faz logística que cada F.A.A. interviniente es responsable de su propio sostén logístico quedando por cuenta del ESTADO MAYOR CONJUNTO el tema combustible y coordinación de transporte.

Designado el COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES, COMANDANTE DEL TEATRO DE OPERACIONES DEL ATLANTICO SUR; no se integra en la sede del mismo una Central Logística única, que atendiera por lo menos los requerimientos conjuntos, no ya su satisfacción.

En consecuencia las Centrales Logísticas que se implementan en el ámbito de la Armada, se emplean en forma exclusiva para atender sus necesidades.

Es así, que previo al bloqueo se envía el Transporte A.R.A. "BAHIA BUEN SUCESO", cargado con víveres, munición, combustible, vehículos, armamento y personal con destino PUERTO ARGENTINO y con la intención que una vez desembarcados los efectos logísticos mencionados, esta Unidad Naval sirviera de alojamiento a parte del personal de la Armada allí destacado.

Decidido el traslado del BATALLON DE INFANTERIA DE MARINA Nº5; BATALLON DE ARTILLERIA DE CAMPAÑA; COMPAÑIA DE INGENIEROS; Elementos del BATALLON DE COMUNICACIONES y demás personal y material que hacen a la operación defensiva; a partir del día 8 de Abril, comienzar sus traslados modos aéreo en aeronaves de la Armada y de la Fuerza Aérea Argentina, para cumplir los requerimientos.

El grueso de esta maniobra finaliza; el día 11 de Abril.

Durante el período comprendido entre el 2 y el 12 de Abril la Aviación Naval efectúo vuelos a requerimiento entre el continente, Isla grande de TIERRA DEL FUEGO y Malvinas, transportando personal y material necesarios para el personal naval destacado a los distintos teatros y/o áreas de operación.

3) APOYO LOGISTICO DURANTE EL BLOQUEO.

El día 12 de Abril y ante la declaración del bloqueo Naval en un área de exclusión centrada en las Islas Malvinas con un radio de 200 millas, el Comité Militar ordena: "Cesar el transporte modo agua desde los puertos continentales a PUERTO ARGENTINO".

CLASIFICADO

COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

ENTRADA: 27-08-82

TRAMITE INTERNO

PRESIDENTE	
VICE PRESIDENTE	
DETALL	
CENTRO DOC.	X
SALIDA	

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA
FOLIO N° 2

En ese momento la situación de los buques que se encontraban en navegación o alistandosé para zarpar cargados con elemento de las tres fuerzas fue la siguiente:

ELMA CORDOBA: cargado con material bélico de alta prioridad y de difícil reposición perteneciente al Ejército Argentino (Misiles ROLAND, batería A.A. etc.) y víveres.
De Fuerza Aérea, pistas de emergencia de aluminio, combustible y elementos varios.
De la Armada; minas, aerocombustible y víveres.

A esta unidad se le ordenó tomar PUERTO DESEADO a la espera de órdenes el día 12 de Abril.

ELMA FORMOSA: Zarpó del puerto de BUENOS AIRES el 13 de Abril con destino a Malvinas trasladando para: Fuerza Aérea, aerocombustible y vehículos. Para Ejército Argentino, munición, víveres en contenedores, efectos varios y vehículos de distintos tipos. La Armada embarcó 4 contenedores con víveres y equipos. A esta unidad se le ordenó tomar Puerto de PUNTA QUILLA donde debía esperar órdenes. El 18 de Abril se le ordenó zarpar y tomar puerto ARGENTINO haciendolo el 20 de Abril sin inconvenientes y procediendo a efectuar la descarga.

Zarpó vacío con destino al continente el 1° de Mayo en momentos que comenzaban los ataques aéreos del enemigo. Confundido por unidades aéreas propias fue bombardeado; pero la bomba que cayó sobre su cubierta no explotó. A partir de su arribo a un puerto continental (PUNTA QUILLA) fue desafectado (13 de Mayo).

ELMA RIO CARCARAÑA: Zarpó del puerto de BUENOS AIRES el 22 de Abril, arribando a PUERTO ARGENTINO el 26 de Abril. Su carga era: Fuerza Aérea Argentina, aerocombustible 322 m3 y vehículos, Ejército: aerocombustible, combustibles, lubricantes, armamento antiaéreo, munición y vehículos. Armada: combustibles y lubricantes para la Infantería de Marina, contenedores con víveres y vehículos.

El arribo de esta unidad a PUERTO ARGENTINO se produce prácticamente sobre el inicio de los ataques aéreos a PUERTO ARGENTINO por lo que se desconoce que cantidad del material que transportaba pudo haber sido desembarcado. Ante el riesgo de perder el buque es destacado a un fondeadero protegido en el Estrecho de SAN CARLOS (BAHIA LIBERTAD), sirviendo de depósito flotante a las fuerzas que operaban en DARWIN. Por información transmitida por COAGRUNAVINAS se conoce que los contenedores con víveres destinados al personal de la Armada fueron descargados en PUERTO ARGENTINO, los víveres a granel fueron enviados a su bordo a la zona anteriormente mencionada, considerándose que fueron consumidos por las tropas de Ejército Argentino y Fuerza Aérea ahí acantonadas.

Salvo el cruce de dos embarcaciones guardacostas de la Prefectura Naval Argentina y del Remolcador "YEHUIN" ninguna otra unidad de superficie rompió o burló el bloqueo de superficie declarado.

Ante ésta circunstancia el único elemento disponible con relativa seguridad para mantener el sostén logístico de PUERTO ARGENTINO fué el modo aéreo que funcionó en dos niveles diferentes; la Aviación Naval trasladó prioritariamente los requerimientos de la propia fuerza y colaboró en el traslado de algunos elementos prioritarios del Ejército Argentino (munición). La Fuerza Aé-

[illegible]

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 3
C.O.A.C.

rea Argentina trasladó prioritariamente víveres y munición par el Ejército Argentino y para su propia fuerza y ante requerimientos concretos y precisos aquellos que la Armada no podría trasladar en función de tamaño y peso (misiles Exocet). Las coordinaciones de traslado con Fuerza Aerea fueron en general difíciles y poco exitosas debido a una asignación de prioridades de traslado manejada exclusivamente por el COMANDO AEREO DE TRANSPORTE sin ningún tipo de participación conjunta. Ello determinó que cargas prioritarias para la Armada permanecieran en depósito en COMODORO RIVADAVIA por períodos de hasta veinte días y que fuera necesario enviar aviones navales a retirar dicha carga de COMODORO RIVADAVIA, trasladarla a RIO GRANDE y desde allí efectuar el cruce MALVINAS cuando la oportunidad lo permitiera.

Queda demostrado que es imprescindible un accionar conjunto par la fijación de prioridades en el transporte de cargas a un TEATRO DE OPERACIONES donde actuaban las tres Fuerzas Armadas y la necesidad de la implementación de una Central Logística conjunta con poder de decisión, ya que el ESTADO MAYOR CONJUNTO no pasó de ser un organismo coordinador sin medios asignados.

4) CASO PARTICULAR ELMA CORDOBA.

Esta unidad mercante zarpó del Puerto de BUENOS AIRES el día 9 de abril con escalas previstas, Mar del Plata, Puerto Deseado y destino final PUERTO ARGENTINO.
En el puerto de BUENOS AIRES cargó aerocombustibles, combustibles, un vehículo abastecedor y planchas de aluminio para construcción de aeródromos, elementos pertenecientes a la Fuerza Aérea Argentina. El Ejército Argentino por su parte carga aerocombustibles, contenedores con elementos sanitarios, víveres, máquinas viales vehículos y munición. A su arribo al Puerto de MAR DEL PLATA se completa carga por parte del Ejército Argentino con cañones antiaéreos, lanzadores y misiles Tigercat, directores de tiro, sistemas de misiles Roland y vehículos en general; por su parte la Armada envía desde PUERTO BELGRANO por vía terrestre 300 tambores de aerocombustible y minas de orinque, desde BUENOS AIRES por vía terrestre se envían 6 contenedores con víveres y la Base Naval MAR DEL PLATA provee personal y elementos de Salvamento y Buceo todos los cuales son embarcados.

Este buque zarpa de dicho puerto en la madrugada del día 11 de Abril con su carga completa. El 12 de Abril se declara el bloqueo naval y se determina la zona de exclusión Malvinas. Ante esta situación se decide que el ELMA CORDOBA que navegaba con destino final PUERTO ARGENTINO, tome Puerto DESEADO a la espera de órdenes.

El día 13 de Abril el Jefe del ESTADO MAYOR CONJUNTO determina la prioridad para desembarco de cargas que deban ser trasladadas modo aéreo con destino Malvinas por Mensaje Naval GFH 131715. Este Mensaje Naval no es cumplido en su totalidad por los destinatarios ejecutivos, ya que personal de Ejército que se hace presente en Puerto DESEADO procede a desembarcar todo el material que le pertenece. Fuerza Aérea y Armada mantienen a bordo del buque todo el material.

ESTADO MAYOR GE... FOLIO Nº 4 C.O.A.C.

Durante el día 14 y por comunicaciones telefónicas con el ESTADO MAYOR CONJUNTO se trata de coordinar el desembarco y remisión por otro modo de los materiales imprescindibles.

El día 15 de Abril y por Mensaje Naval GFH 151813 el Jefe del ESTADO MAYOR CONJUNTO se convierte en autoridad de coordinación para el cumplimiento del GFH 131715.

A posteriori y por GFH 152140 el Jefe del ESTADO MAYOR CONJUNTO determina que materiales deben ser desembarcados, trasladados modo tierra desde DESEADO a COMODORO RIVADAVIA y posteriormente modo aire a Malvinas fijando nuevas prioridades, con lo cual de hecho anula el Mensaje Naval GFH 131715.

Este Departamento Logística ignoró que elementos fueron desembarcados y trasladados a COMODORO RIVADAVIA para su posterior traslado a Malvinas, de las otras dos Fuerzas.

Por comunicaciones telefónicas con el Comandante Naval del Puerto se ratificó que Ejército había desembarcado todos sus materiales, que la Fuerza Aérea hacía lo propio y que los materiales pertenecientes a la Armada se mantenían a bordo del ELMA CORDOBA.

El día 22 de Abril por Mensaje Naval GFH 221800 JEESMACON informa que la Fuerza Aérea Argentina requiere transporte modo agua a Malvinas de elementos tales como cuatro viviendas prefabricadas (42 Tn) bultos para ampliación de la pista de Aviación de Malvinas (300 Tn), que se encuentran en Comodoro Rivadavia, y Ejército requiere el traslado desde Puerto DESEADO a MALVINAS de cinco tanques SK-105 (87 Tns.).

Por Mensaje Naval GFH 222100 la Jefatura de Operaciones del ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA informa que el traslado solicitado es factible de efectuarse en el ELMA CORDOBA, que dicho buque zarparía de PUERTO DESEADO el 240800; por GFH 230100 el Jefe del ESTADO MAYOR CONJUNTO informa a las fuerzas cargadoras esta circunstancia; pero con fecha de zarpada 25 de Abril antes del medio día.

Por GFH 231915 el ESTADO MAYOR CONJUNTO solicita trasladar modo agua desde PUERTO DESEADO a MALVINAS trece helicópteros; 1000 tambores de aerocombustibles y efectos clase 2, 4 y 5 y cincuenta hombres con un total de 234 toneladas a lo cual la Jefatura de Operaciones del ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA asigna también al ELMA CORDOBA. Por otros Mensajes Navales es solicitado el traslado modo agua de Puerto DESEADO a Malvinas de armamento, munición, vehículos y víveres pertenecientes a Ejército, siendo también asignado para esta tarea el mismo buque.
Por mensaje Naval GFH 251230 de CONATRAM se dispone la zarpada del ELMA CORDOBA cargado rumbo a MALVINAS 260330.

Este buque no llegó a zarpar con destino a MALVINAS pese a las órdenes y contraordenes dadas al respecto. Fue cargado y descargado en repetidas oportunidades, ocasionando movimientos de vehículos, utilaje portuario, mano de obra, congestionamiento de las playas de maniobras del Puerto con el consiguiente desorden, inaceptable en una operación militar.
El buque zarpó en definitiva con la carga comercial original que llevaba en su bodega con destino final PUNTA ARENAS el 29 de Abril.

4

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO No 5
C.O.A.C.

CONCLUSIONES A ESTE TEMA EN PARTICULAR.

1. El ELMA CORDOBA fue el primer buque mercante fletado con destino a MALVINAS que llevaba carga de alta prioridad; zarpó retrasado de su puerto de origen, lo que determinó que la declaración del bloqueo lo encontrara en navegación hacia su destino final. La decisión de interrumpir su viaje en Puerto DESEADO privó a las Fuerzas en MALVINAS de un sostén logístico y equipamiento de alta prioridad, que determinó la utilización del modo aéreo mucho más limitado haciendo que algunos elementos llegaran parcialmente a su destino, con retraso y en ciertos casos incompletos.

2. No existió coordinación entre las Fuerzas para cumplir con lo ordenado por el ESTADO MAYOR CONJUNTO en cuanto a elementos a desembarcar, lugar y tiempo, ocasionando desorden en el buque, en el Puerto y en las terminales logísticas.

3. Todo lo hasta aquí manifestado evidencia un error de planeamiento de la operación al no preverse una central de coordinación logística conjunta.

4. Los traslados de carga en buques Mercantes con tripulación civil fueron afectados por las negativas totales o parciales del personal embarcado para cumplir con la navegación dado el alto riesgo que implicaba la operación, y que no se descarta que hubiera existido la posibilidad de mala voluntad o sabotaje para evitar dicha navegación.

5) EMPLEO DE UNIDADES DE TRANSPORTES NAVALES / PESQUEROS.

Salvo la utilización de los Transportes Navales A.R.A. "BAHIA BUEN SUCESO" e "ISLAS DE LOS ESTADOS", afectados al Teatro de Operaciones Malvinas, las restantes unidades del Servicio de Transportes Navales, continuaron cumpliendo con sus líneas regulares, apoyando fundamentalmente al personal perteneciente y destacado en el AREA NAVAL AUSTRAL, aprovisionando y manteniendo stocks de víveres, equipo y material bélico que de uno u otro modo fueron derivados a Malvinas o utilizados por las fuerzas destacadas en la Isla grande de TIERRA DEL FUEGO que fue notablemente reforzada.

En lo concerniente a la utilización de pesqueros como buque abastecedores; se concretó el envío a PUERTO DESEADO de tres unidades de los cuales, dos fueron cargadas con 300 Tn de víveres y munición cada una y siendo sus tripulaciones personal militar, las mismas fueron destacadas a una estación de espera en uno de los puertos de ISLAS DE LOS ESTADOS a la espera de órdenes para efectuar el cruce.

Ello no se produjo por no presentarse la oportunidad favorable, ordenándoseles el regreso a Puerto DESEADO y el desembarco del material que había sido provisto en su totalidad por el Ejército Argentino.

CONCLUSION.

1. Las unidades del Servicio de Transportes Navales no fueron empleadas para operaciones relacionadas en forma directa con el Teatro de Operaciones Malvinas.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA A...
FOLIO Nº 6
C.O.A.C.

2. La idea de uso de pesqueros de altura, como unidades auxiliares de transporte es relativamente apta por las dificultades de estiba que presentan. La decisión de utilizarlos fue tomada tardíamente y cuando el riesgo de su empleo era mayor.

(EMPLEO DEL BUQUE DESEMBARCO DE TANQUES A.R.A. "CABO SAN ANTONIO".

Su aprovechamiento integral se evidenció en el traslado orgánico de todo el material rodante pesado y de parte del personal de la Brigada de Infantería de Marina Nº1 en dos viajes hacia la Caleta LA MISION.

TRASLADO MODO TERRESTRE.

Por este modo se transportó el material necesario entre BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA - PUERTO BELGRANO - TRELEW - COMODORO RIVADAVIA - PUERTO DESEADO - RIO GALLEGOS.

Se utilizaron a tal fin vehículos pertenecientes a la Armada, contratados especialmente para una tarea específica o empresas de transporte cuyas líneas regulares cubren este servicio.
El ferrocarril, no fue utilizado como modo terrestre por la Armada.

8 REQUERIMIENTOS AL ESTADO MAYOR CONJUNTO.

El ESTADO MAYOR CONJUNTO fue el organismo coordinador de los transportes y el regulador de la obtención y transporte de combustible líquido.

Los requerimientos de transporte efectuados se refirieron exclusivamente al modo aéreo cuando fue superada la capacidad modo aéreo de la Armada.

Así, se solicitó y obtuvo el traslado del BATALLON DE INFANTERIA DE MARINA Nº 5 desde RIO GRANDE a MALVINAS, quedando pendiente el traslado de algunos vehículos; el movimiento del BATALLON DE INFANTERIA DE MARINA Nº 3, entre LA PLATA y RIO GRANDE y el correspondiente al personal de la Brigada entre ESPORA y GRANDE.

En general todos los requerimientos modo aéreo hechos a la Fuerza Aérea Argentina fueron cumplimentados aunque algunos con demora por la asignación de prioridad que fijaba el COMANDO AEREO DE TRANSPORTE sin participación de las Fuerzas requirentes.

CONCLUSION.

La coordinación del transporte modo aéreo que debía ejecutar el ESTADO MAYOR CONJUNTO, colisionaba con la disponibilidad de medios aéreos de la Fuerza Aérea Argentina y la Aviación Naval, los cuales cumplieron prioritariamente con los requerimientos de su propia fuerza; quedando relegados los excedentes que en algunos casos eran prioritarios.

9) SOSTEN LOGISTICO AL TEATRO DE OPERACIONES MALVINAS.

La tardía decisión, que surgió de un error de apreciación inicial de que no se producirían acciones bélicas, determinó que en el mismo momento de consolidarse la reconquista de las ISLAS MALVINAS no estuviera el sostén logístico necesario para una operación de defensa ni se aprovechara en forma masiva la capacidad marí-

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ...
FOLIO N°
7
C.O.A.C.

tima de transporte que posee el país, motivo por el cual al producirse el bloqueo, las fuerzas destacadas en la Isla carecían de un grado de alistamiento logístico óptimo.

Las unidades destacadas lo hicieron con los elementos que disponían en ese momento, con armamento, munición y equipo, evidenciando que no existía una cabal planificación logística previa a la operación de defensa.
Ello determinó la necesidad de implementar con gran riesgo un puente aéreo que de ningún modo puede suplir la capacidad de transporte modo agua, poniéndose de manifiesto además innumerables requerimientos de todo tipo de las fuerzas Navales allí destacadas tales como equipos, munición, armamento, material de campaña, sanidad, víveres, vehículos, accesorios, repuestos, personal para mantenimiento, instrucción, relevos y refuerzos, no previstos en ningún plan de operaciones.

A través de algunos de los requerimientos efectuados, surge desconocimiento del teatro de operaciones ya que se debió preveer que poco y nada se podía esperar de dicho teatro como apoyo a las operaciones, por ejemplo, la necesidad de contar con potabilizadores de agua, armamento y accesorios especiales, caso anteojos y miras infrarrojas, elementos para enmascaramiento de invierno, equipo personal de reemplazo, carpas térmicas, máscaras antigas, medicamentos, material de cirugía estéril, material de sanidad en combate, médicos, etc.

Todo ello ocasionó que las Centrales Logísticas encargadas de efectuar las provisiones se vieran recargadas, trabajaran en forma poco coordinadas, produjeran envíos hetereogéneos a las terminales de carga donde a su vez existía abarrotamiento y descontrol de las mismas.

Esta heterogeneidad de requerimientos que se traducían en cargas a trasladar produjo en oportunidades, confusión, en cuanto a la prioridad a asignar en dichos traslados, ya que llegaron a reunirse en una central cargadora, pasajeros, munición, armamento, equipo, material de campaña, material de sanidad, etc. todo ello solicitado por diferentes autoridades en distintos puntos terminales para tareas totalmente diferentes.

Es así como, ante el conocimiento de la existencia en la terminal de carga RIO GRANDE de material cuyo destino final era MALVINAS, fue necesario que se le solicitara al COMANDANTE DE LA AGRUPACION NAVAL MALVINAS la fijación de las prioridades para dicho traslado; como en el interín y ante el cariz que tomaban las operaciones los requerimientos eran cada vez mas variados y mas urgentes; los medios aéreos de transporte pertenecientes a la Aviación Naval, no podían satisfacer en forma normal dicho traslado.

CONCLUSIONES PARA EL SOSTEN LOGISTICO DE MALVINAS.

1. Debió haberse previsto que junto con la fuerza de tareas anfibias que ejecutó la operación de desembarco y reconquista se encontraron en la escena o en puertos patagónicos, lo mas cercano posible al TEATRO, las Unidades pertenecientes al servicio de Transportes Navales y las Mercantes necesarias precargadas con los elementos y materiales que debió haber pre-

7

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO No 8
C.O.A.C.

visto una correcta planificación conjunta de modo de poner en tiempo y oportunidad el cúmulo de material necesario para implementar la defensa del archipiélago y su sostén logístico asociado.

2. Se demuestra una vez más que, pese a la rapidez y versatibilidad de las aeronaves de transporte que cumplieron con la tarea de mantenimiento del Puente Aéreo en forma eficiente y con gran riesgo, el arribo de solo dos buques mercantes cargados racionalmente hubiera permitido el aprovisionamiento completo en mucho menos tiempo (CANAL DE BEAGLE carga total= 6000 toneladas; vehículos=180 equivalente aproximadamente a 300 vuelos de C-130).

3. Por desconocimiento de la infraestructura portuaria existente no se dispuso en tiempo y oportunidad el envío de las embarcaciones de alije necesarias, lo que determinó que la descarga de un solo buque ELMA FORMOSA, demandara cerca de diez días.

4. El traslado en contenedores si bien abrevia el tiempo de carga y descarga permite el envío ordenado y clasificado de efectos logísticos, complica la maniobra si no se cuenta con los elementos de manipuleo y traslado aptos para su operación.

10) REQUERIMIENTOS DE PUNTOS DE APOYO QUE NO SEAN MALVINAS.

El traslado de fuertes contingentes de la INFANTERIA DE MARINA a la ISLA GRANDE DE TIERRA DEL FUEGO en previsión de posibles actividades ofensivas de CHILE; el empleo de puertos del Litoral Marítimo como puntos de espera, o reaprovisionamiento de Unidades navales, el alistamiento del Area Naval de PUERTO BELGRANO en previsión de posibles ataques del enemigo determinaron un desplazamiento de fuerzas y unidades navales, aeronavales y de infantería de Marina a distintos puntos fuera de sus asientos naturales de tiempo de paz, ello determinó en consecuencia que fuera necesario enviar por modo agua o modo aéreo los materiales y elementos complementarios al equipamiento normal. Fue así que la instalación de la Aviación Naval operando desde la BASE AERONAVAL RIO GRANDE necesitó de personal para su defensa y el incremento de los servicios consecuentes, material de campaña para equiparlo, médicos y sanidad para atenderlos, vehículos para su desplazamiento y víveres para su manutención, ésto es válido también para el personal de IM destacado. Cabe poner de manifiesto que la Central de Abastecimiento de USHUAIA y su punto adelantado RIO GRANDE proveyeron los víveres, el combustible y parte del equipo y material de campaña necesarios, el resto debió ser integramente trasladado desde los asientos naturales de las unidades o de los Centros de Abastecimiento de PUERTO BELGRANO Y BUENOS AIRES, por modo agua lo que fué posible y modo aéreo en su gran mayoría.

no hay informe.

El caso de la BASE NAVAL USHUAIA merece un párrafo especial ya que por ser el Centro LOGISTICO mas importante de la Isla Grande de TIERRA DEL FUEGO debió no solo abastecer a sus propias fuerzas, sino también aquellas que debieron operar en su zona. Como Base Naval debió recibir unidades navales que necesitaban reparaciones, abastecimientos y combustible, fue el centro de recepción y evacuación de náufragos del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO", debió implementar servicios de transporte terrestre, alistar hospi-

8

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 9
C.O.A.C

tales y Centros de atención médica, mantener acopios de víveres, combustibles y equipo para satisfacer las necesidades que surgieran.

Con respecto al personal destacado a los Puertos Patagónicos continentales, sus requerimientos fueron de poca significación, en general trabajaron en dependencias de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA y no ofrecieron mayores dificultades para su satisfaccción.

COMODORO RIVADAVIA se convirtió en un importante Centro Operacional para la Fuerza Aérea Argentina (sede de la FAS) y el Ejército Argentino (sede del TOS); la Armada en consecuencia destacó oficiales de enlace que prácticamente no formularon requerimientos salvo en los tramos finales de la operación, que por la necesidad de evacuar heridos allí atendidos, fue solicitado el envío de equipo personal para los mismos lo que se cumplimentó modo aéreo y terrestre.

La prolongada permanencia del Buque Desembarco de Tanques A.R.A. "CABO SAN ANTONIO" en PUERTO DESEADO hizo necesarios el aprovisionamiento de víveres por modo terrestre.

Los requerimientos del AREA NAVAL PUERTO BELGRANO fueron satisfechos sin ningún tipo de inconvenientes y se refirieron principalmente a las necesidades de implementación de defensa antiaérea en PUERTO BELGRANO y COMANDANTE ESPORA.

1) EFECTOS CLASE I (Víveres y agua).

Este tema será dividido en abastecimiento de víveres a las Islas MALVINAS y abastecimientos de víveres al AREA NAVAL AUSTRAL.

a) MALVINAS.

Cuando se retira la Fuerza de Tareas Anfibias de las Islas Malvinas el día 3/4 de Abril permanecen en la misma cien hombres de la Armada con los víveres necesarios para subsistir sin problemas y con un reabastecimiento normal asegurado, ya sea por modo agua o modo aéreo.
La decisión manifestada por GRAN BRETAÑA de enviar una Fuerza de Tareas para reconquistar las Islas determinó un replanteo de la situación que, analizada obliga al envío de aproximadamente 2000 hombres para proveer a su defensa, en consecuencia se plantea la necesidad de abastecimientos de víveres en cantidad y calidad suficiente.
El primer envío importante de víveres se produce en el transporte A.R.A "BAHIA BUEN SUCESO", quien traslada 160 toneladas equivalente a 60.000 raciones o sea 2.000 hombres 30 días.

El próximo buque en zarpar es el ELMA CORDOBA que traslada 6 contenedores con víveres secos varios, con aproximadamente 70 toneladas que no arriban a destino por los inconvenientes mencionados in extenso en el punto cuatro.

El ELMA FORMOSA transporta dos contenedores con víveres secos en total 31 toneladas que arriban a PUERTO ARGENTINO y fueron desembarcados y entregados a usuarios.

El ELMA CARCARAÑA transporta desde BUENOS AIRES cinco contenedores con víveres secos por un total de 165 toneladas y 100 Tn víveres frescos a granel.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº
10
A. C.

En vuelos realizados por la Aviación Naval se trasladan a la Isla alrededor de 30 toneladas de víveres secos, raciones especiales y raciones "C".

Por último el buque Hospital A.R.A. "BAHIA PARAISO" es cargado con 300 toneladas de víveres especialmente acondicionados, logrando desembarcarlos en PUERTO ARGENTINO en su primer viaje.

El Buque Hospital A.R.A. "ALMIRANTE IRIZAR" es cargado con 203 toneladas de víveres secos, frescos y frigorizados que no son desembarcados.

El Buque Hospital A.R.A. "BAHIA PARAISO" es reaprovisionado de víveres frescos en el Puerto de PUNTA QUILLA por el Ejército Argentino con aproximadamente 300 toneladas que tampoco son desembarcados en MALVINAS.

SITUACION EN LA ISLA.

Por Mensaje Naval GFH 061740 de Mayo el COMANDO DE LA AGRUPACION NAVAL MALVINAS requiere el envío de 20 contenedores de víveres, elementos de consumo y de aseo personal que significan una carga por contenedor de 9135 Kg lo que hace un total de 182.700 Kg para veinte contenedores.

En ese mismo Mensaje Naval informa que la existencia de víveres a esa fecha y para todo el componente naval es de 30 días de modo que el requerimiento es para llevar la existencia a 60 días.

El 14 de Mayo el COMANDANTE DE LA AGRUPACION MILITAR MALVINAS efectúa por Mensaje GFH 141500 un requerimiento de víveres que aumentaría los niveles de abastecimiento de las Islas en 10 días para la totalidad de las Fuerzas allí destacadas con una lista mínima de víveres que permitiría confeccionar menúes reducidos; el peso total de lo solicitado fue de 115 toneladas.

Ante este requerimiento y dada la situación del bloqueo naval existente y que las hostilidades ya estaban en curso desde el día 1° de Mayo, se solicitó al COMANDO DE LA FUERZA AEREA SUR y al Comandante del 5° CUERPO DE EJERCITO, ambos en COMODORO RIVADAVIA, que el traslado se efectuara modo aéreo desde dicha localidad con máxima prioridad (mensaje Naval GFH 161644 de COATLANSUR).

La situación efectiva del bloqueo naval total impidió el normal abastecimiento de víveres a las fuerzas de la Armada destacadas en la isla, lo que obligó a imaginar modos para burlar el bloqueo, ya sea utilizando pesqueros o efectuando traslados parciales y limitados modo aéreo.

La cantidad de víveres enviados por la Armada permitía una subsistencia de 3 meses aproximadamente para 2000 hombres (180.000 raciones) sin contar las de combate; pero la necesidad de compartir las mismas con la Fuerza Ejército, ya que sufrió serias limitaciones logisticas en este sentido, determinó una situación de crisis que obligó a disminuir en forma drástica los niveles de víveres previstos, paliandosé en parte con el envío modo aéreo de estos efectos, que ejecutó la Aviación Naval.

91.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº
11

El sistema de racionamiento clase "B" es lo habitual en la Armada en Unidades, Bases y Establecimientos Navales, en tiempos normales y de conflicto; pero no es totalmente apto para tropas desplegadas en el terreno, ya que requiere un flujo contínuo de víveres con gran volumen y peso (papas, carne, arroz, garbanzos, etc.) y personal especializado para su preparación.

En la operación efectuada en las Islas Malvinas esto se puso aún mas de manifiesto por problemas de existencia de víveres dificultad de transporte, factores climatológicos y de infraestructura.

la DIRECCION DE ABASTECIMIENTOS NAVALES (DIAB) confeccionó un racionamiento con víveres no tradicionales, para la tropa en tierra, que en forma de módulo de 0,55x0,55x0,42 mts permite una ración completa para 50 hombres con variación de menúes.

La preparación de dichos menúes implica la necesidad de contar con recipientes para su preparación y fuego o cocina de campaña amén de agua.

El peso de cada caja módulo es de 55 Kg. De este tipo de raciones se ordenó el envío a la isla de 10.000, no conociendosé al momento su aceptación o resultado; además y en tren de mejorarlas la DIAB implementó una variación de ellas y envió 11.000 raciones más a la Isla grande de TIERRA DEL FUEGO, las cuales tambieñ se ordenó su envío a MALVINAS de la mayor cantidad posible acorde a los medios de transporte aéreo disponibles, siendo válida la misma aclaración que en el párrafo anterior.

Es evidente que este sistema provee un aprovechamiento integral de los víveres, una mejor capacidad de estiba y traslado, como asimismo un correcto balance alimenticio, teniendo además como ventaja adicional que es más económica que todas las otras raciones individuales fabricadas por empresas comerciales nacionales o importados.
Debe quedar claro que este sistema de racionamiento no reemplaza en modo alguno a la ración individual de combate (ración "C") sino que es una mejora sustancial, lógica y balanceada de la ración "B".

b) ISLA GRANDE DE TIERRA DEL FUEGO.

El servicio de transportes navales trasladó en sus unidades A.R.A. "SAN BLAS" y A.R.A. "CANAL DE BEAGLE" 16 contenedores con víveres secos para consumo y/o reposición de acopios de la Central de Abastecimiento de USHUAIA.

c) BUQUES DE LA FLOTA.

Embarcaron víveres secos y frescos de acuerdo a las órdenes de operaciones en vigor, produciendosé los reabastecimientos necesarios cuando tomaban PUERTO BELGRANO ó USHUAIA.

Debería efectuarse un estudio tendiente a determinar la conveniencia de proveer viveres congelados, precocidos y/o dehídratados a los Buques de la Flota como factor que permita una mejor distribución de carga de víveres en ellos.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 12
C.O.A.C.

12. ABASTECIMIENTOS - CLASE II (equipo).

Las unidades de la Armada destacadas en la isla llevaban equipo de zona fría. En el ELMA FORMOSA fue trasladado un contenedor con equipo de repuesto, también de abrigo.

A raíz de problemas surgidos durante la permanencia especialmente en la tropa de Infantería de Marina, fue necesario enviar mas equipo, y esta vez por vía aérea.

El resto de las unidades que debieron operar en la Isla grande, de TIERRA DEL FUEGO, también necesitaron equipamiento extra, ya que algunas de las unidades allí destacadas no poseían este tipo de vestimenta; por ejemplo; personal de la Aviación Naval. Todo ello ha determinado que el consumo haya sido muy superior al normal de tiempo de paz y se llegó a niveles críticos en determinadas prendas que impiden el reequipamiento de todo el personal de la Infantería de Marina, cuando regrese a sus asientos naturales de tiempo de paz.

Con respecto al material de campaña, los requerimientos alcanzaron niveles insospechados ya que a medida que eran trasladadas unidades a MALVINAS y/o a la Isla grande de TIERRA DEL FUEGO y al carecerse de infraestructura para alojamiento, quedó de manifiesto que la cantidad de carpas térmicas, por ejemplo era exigua con respecto a las necesidades y las carpas existentes eran inadecuadas para una eficaz protección contra las inclemencias del tiempo.

Similar situación se planteó con colchonetas inflables y colchonetas de campaña. Debió, en muchos casos, usarse colchonetas comunes, totalmente inadecuadas para esa función.

El alistamiento de dos batallones mas de Infantería de Marina los Nº 6 y 7, provenientes del BATALLON DE SEGURIDAD DE LA BASE NAVAL PUERTO BELGRANO y ESCUELA DE SUBOFICIALES DE INFANTERIA DE MARINA, respectivamente, insumió una enorme cantidad de equipo y material de campaña del acopio reservado para unidades operativas. Fue continuo el traslado modo agua y aéreo, de efectos clase II, hacia MALVINAS y la Isla grande de TIERRA DEL FUEGO.

Con respecto a los uniformes y equipos de uso diario utilizados en los buques de la Flota de Mar, tanto por personal Superior como Subalterno (teniendo en cuenta la experiencia sufrida por la dotación del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO") mostraría la conveniencia de utilizar en navegación, especialmente en zona fría una vestimenta más cómoda y práctica.

13. CLASE III (Combustibles líquidos y lubricantes).

El ESTADO MAYOR CONJUNTO, debía ser la autoridad de coordinación para la obtención y traslado de combustibles y lubricantes hasta las terminales de descarga.

Por la variedad y cantidad de combustibles utilizados en la operación se hará un análisis de componentes y para las Islas Malvinas.

a) FLOTA DE MAR:

Zarpó completa de combustibles, tanto para la operación an-

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 13
C. A. C.

fibia, como para las operaciones que llevarían a cabo posteriormente. Contaba para su reabastecimiento en el mar, con tres petroleros (A.R.A. "PUNTA MEDANOS", Y.P.F. "CAMPO DURAN" y "PUERTO ROSALES"), los cuales fueron asignados a los diferentes Grupos de Tareas que se formaron. La cantidad de combustible que transportaban, era suficiente para las necesidades. Siendo sus tipos: FON, TURBO NAVAL y GAS OIL. Las cantidades iniciales fueron:

	FON	TURBO NAVAL	GAS OIL
A.R.A. " PUNTA MEDANOS"	4200 m3	1200 m3	1000 m3
Y.P.F. " CAMPO DURAN"	4200 "	1500 "	1500 "
Y.P.F. " PUERTO ROSALES"	5000 "	2000 "	3000 "

Para el reabastecimiento en puntos de apoyo terrestre, se contó con el depósito de combustible de la BASE NAVAL PUERTO BELGRANO, tanques de combustibles de PUERTO DESEADO y Planta ORION de USHUAIA, a los cuales se sumó la Chata de Combustibles, fondeada en PUERTO PARRY con gas oil (1.000.000 de litros).

Los reabastecimientos en el mar se cumplieron según las órdenes de los diferentes Comandantes de Grupos de Tarea y si los buques tomaban puerto en USHUAIA, DESEADO ó PUERTO BELGRANO, completaban su capacidad de carga.

La Empresa estatal Y.P.F. mantuvo un tráfico constante de petroleros que mantenían los niveles necesarios en PUERTO BELGRANO y USHUAIA.

b) AVIACION NAVAL:

El problema más serio que se le presentó a la Aviación Naval, fue el de mantener niveles seguros de JP1 y 100/130 en el aeródromo de RIO GRANDE, para lo cual fue necesario que la Planta CRUZ DEL SUR estuviera permanentemente abastecida. Ello se logró a través de gestiones efectuadas por la Central de Logística de la Armada, ante el ESTADO MAYOR CONJUNTO e Y.P.F. para que envie y mantenga por medio de sus petroleros las plantas ubicadas en el AREA NAVAL AUSTRAL con los niveles de aerocombustibles necesarios para la operación de los diferentes tipos de aeronaves y con el envío en el buque "CEIBO" de Y.P.F., de 1000 tambores de nafta 100/130 a USHUAIA y posteriormente vía terrestre a RIO GRANDE.

Otro de los problemas en RIO GRANDE fue la escasez de abastecedoras de combustibles, por lo que se solicito al ESTADO MAYOR CONJUNTO la provisión de tres abastecedoras para cumplir con todas las necesidades; estas abastecedoras fueron trasladadas desde BUENOS AIRES a USHUAIA modo agua en buques de Transportes Navales, y como una de dichas abastecedoras pertenecía a la BASE AERONAVAL PUNTA INDIO, cuando fue necesaria para abastecer aeronaves de exploración en RIO GALLEGOS, fue trasladada a dicha localidad modo terrestre.

Ante un requerimiento de aeronafta 115/145 en los aerodromos de SAN JULIAN, SANTA CRUZ y GALLEGOS se enviaron 30 tambores a cada una de ellos, tarea que fué cumplida desde PUERTO DESEADO por el Aviso A.R.A. "SOMELLERA", quedando de reserva en PUERTO DESEADO 26.000 litros en tambores.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO No
14

Posteriormente la Aviación Naval solicitó 100.000 litros de aeronafta 115/145 en GALLEGOS, ante lo cual se ordena el envío de 100 tambores desde DESEADO y se solicitó a la Central Logística de la Armada la satisfacción del requerimiento, cosa que se efectúa a través del buque tanque "SPIRITU SANTO" en el Puerto de RIO GALLEGOS.

El abastecimiento en la Base Aeronaval EZEIZA, PUNTA INDIO, COMANDANTE ESPORA y ALMIRANTE ZAR, siguió los caminos habituales de la Armada.

Las necesidades de motonafta para vehículos y equipos de apoyo (generadores, grupos de puesta en marcha, etc.) fueron satisfechos en RIO GRANDE y USHUAIA por las Planta de YPF existentes y en el resto de las Bases Aeronavales, por el sistema normal de aprovisionamiento en la Armada.

c) INFANTERIA DE MARINA:

En la Isla grande de TIERRA DEL FUEGO obtuvieron sus motocombustibles de las plantas existentes.

d) ISLAS MALVINAS:

Luego del retiro de la FUERZA DE TAREAS ANFIBIA, la existencia de combustible en PUERTO ARGENTINO, era la siguiente: Gas oil de alta calidad 1200 m3 en dos tanques preexistentes y pertenecientes a la Royal Navy: JP1 11.000 lts en tambores y 19.000 lts de lubricantes: nafta 4.000 lts en spend y camión cisterna y gas oil 3500 lts en un spend y camión cisterna.

Ante el requerimiento de necesidades de combustibles para la Isla el Componente Naval no efectúa requerimientos; La Aviación Naval solicita aeronafta para aviones S2 y la Infantería de Marina solicita en tambores, la provisión de 50.000 lts de gas oil, 20.000 lts de kerosene, 50.000 lts de nafta especial y aceites y grasas de diferentes tipos: glicerinas anticongelantes; líquidos para frenos; etc.

El ELMA RIO CARCARAÑA, embarca los combustibles y lubricantes solicitados y fueron utilizados por la Infantería de Marina.

A medida que transcurre el tiempo y la situación logística de la Isla se hace crítica en lo que a combustible se refiere ya sea por utilización del existente o destrucción por ataques enemigos, el único modo factible para el traslado es el aéreo.

Se considera que en vuelos de C-130 y Aviación Naval se trasladó algo de lo necesario, como así también en el primer viaje del buque Hospital A.R.A. "BAHIA PARAISO", en el que se desembarcó JP1 en ROLLING TANKS, sin conocerse hasta el momento la cantidad.

Un requerimiento de 50.000 lts de JP1 para los MC 32/33, destacados a las Islas, fue anulado por el Señor COMANDANTE DE LA AVIACION NAVAL, ya que las posibilidades de traslado eran bajas y se consideró que la existencia total de combustible en la Isla, no lo justificaba.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 15
C.C.A.C.

14. SANIDAD.

Para la operación de reconquista de las ISLAS MALVINAS, se emplearon los medios orgánicos de Sanidad de la Armada a bordo de los buques que intervinieron y con un refuerzo de personal y material de Sanidad en Combate.

Terminada ésta y planteada la posibilidad de conflicto bélico, se alistaron los hospitales navales de PUERTO BELGRANO, BUENOS AIRES y USHUAIA para hacer frente a la eventualidad de tratamiento de heridos y/o enfermos provenientes del frente contándose además con el apoyo de los Centros Médicos asistenciales públicos y privados que fueran necesarios para la derivación de pacientes con necesidades de tratamiento especial y/o por haber sido colmada la capacidad de camas de los Hospitales Navales.

A MALVINAS se envía personal Superior y Subalterno de Sanidad y Material de Sanidad en combate y Cirugía a la vez que medicamentos para prestar servicios en el Hospital allá existente y/o en los de campaña que se instalaran, como así también en los Puestos de Socorro orgánicos de la tropa terrestre.

La necesidad de evacuación de heridos que pudieran superar la capacidad de transporte aéreo sanitario, llevó a la decisión de convertir unidades navales auxiliares en buques hospitales, comenzando por el transporte A.R.A. "BAHIA PARAISO", al cual le siguen, el Rompehielos A.R.A. "ALMIRANTE IRIZAR" y Buque Oceanográfico A.R.A. "PUERTO DESEADO".

El buque Hospital A.R.A. "BAHIA PARAISO", es adaptado para su nueva tarea en la BASE NAVAL PUERTO BELGRANO, donde se lo equipa y tripula con el personal de Sanidad Naval y el material necesario, de acuerdo a coordinaciones entre el Comando de dicho buque y la Dirección del HOSPITAL NAVAL PUERTO BELGRANO ya alistado, es destacado a cubrir una estación an la cercanía del Area en conflicto; a posteriori toma Puerto de USHUAIA y participa en forma activa en el rescate de los naúfragos sobrevivientes al hundimiento del Crucero A.R.A. "GENERAL BLEGRANO", donde demuestra su aptitud para la tarea encomendada.

Ante el cariz que toman los acontecimientos y la necesidad imperiosa de evacuar heridos de la Zona de Operaciones MALVINAS, es autorizado su ingreso a PUERTO ARGENTINO para la evacuación de heridos y enfermos, haciendo lo propio en HOWARD y PUERTO FOX. Antes de su ingreso, fue inspeccionado por una comisión de la Royal Navy y Cruz Roja quien habiendole previamente reconocido como Buque Hospital, ejerció las atribuciones que le confiere la Convención de Ginebra, sobre este tema. El primer contingente de heridos es desembarcado en PUNTA QUILLA y trasladado modo aéreo hasta la BASE AERONAVAL COMANDANTE ESPORA, en aeronaves de la Aviación Naval y Fuerza Aérea Argentina. Asimismo son internados, previa clasificación en el HOSPITAL NAVAL PUERTO BELGRANO que se convierte así en el principal centro asistencial de heridos del frente.

El "BAHIA PARAISO" realiza, luego de éste, tres viajes más a PUERTO ARGENTINO, trasladando heridos y evacuados.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 16
C.O.A.C.

Como dato ilustrativo, el total de personal trasladado fue: 1er viaje: 105 heridos, 71 civiles propios, 2do. viaje: 40 heridos y 6 civiles, 3er viaje: 90 heridos y 1644 evacuados 4to. viaje: 276 evacuados.
Total general: 235 heridos y 1997 evacuados.

En cuanto al "ALMIRANTE IRIZAR", es alistado y equipado como b que hospital, enviado a la zona de conflicto y autorizada su entra a a PUERTO ARGENTINO para evacuar heridos, así lo hace y los traslada hasta COMODORO RIVADAVIA donde son desembarcados por helicópteros; cantidad 386 heridos y 12 civiles evacuados.

Producida la necesidad de trasladar personal de MALVINAS, efectúa un viaje a PUERTO ARGENTINO, donde embarca 1720 personas dirigiendosé a posteriori al Puerto de USHUAIA donde desembarca apersonal perteneciente a la Armada y Fuerza Aérea para su traslado modo aéreo hacia el continente. El personal de Ejército permanece a bordo con destino final MADRYN.

El Buque Oceanográfico A.R.A "PUERTO DESEADO" es alistado y equipado como Buque Hospital en BUENOS AIRES, cuando está listo es destacado a PUERTO DESEADO a la espera de órdenes, y es desafectado posteriormente como Buque Hospital por no ser necesario su empleo.

15. CENTRALES LOGISTICAS.

A fin de satisfacer en forma coherente y ordenada los requerimientos diversos que fuéran formulados por los componentes para su accionar en el Teatro de Operaciones Malvinas, Isla grande de TIERRA DEL FUEGO y Bases o establecimientos Navales o puntos de apoyo en el continente fue necesario y conveniente implementar Centrales de Coordinación Logística.

Estas fueron:

CENTRAL LOGISTICA DEL COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA (Bs.As.)

CENTRAL LOGISTICA DEL COMANDO DE OPERACIONES NAVALES (BNPB)

CENTRAL LOGISTICA DE LA BASE NAVAL USHUAIA (USHUAIA)

En el caso particular de la Central Logística del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES, para su correcto accionar contó con el apoyo del:

ARSENAL NAVAL PUERTO BELGRANO.

INTENDENCIA DE LA BASE NAVAL PUERTO BELGRANO.

CENTRO COORDINADOR LOGISTICO DE LA BASE AERONAVAL ESPORA.

CENTRO COORDINADOR LOGISTICO DE LA INFANTERIA DE MARINA.

Las tareas asignadas a la Central Logística del COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA no emanaron de este Comando, pero por acuerdo tácito se infirió que todos aquellos requerimientos que excedieran la capacidad de solución en el ámbito de PUERTO BELGRANO y/o de los Componentes era resorte de dicha Central,

11

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ...
FOLIO Nº 17
C.O.A.N.

a requerimiento del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES; por ejemplo adquisiciones en el país o en el extranjero, coordinaciones Logísticas de alto nivel con el ESTADO MAYOR CONJUNTO y/o las otras FUERZAS ARMADAS, etc.

Los requerimientos realizados a dicha Central, fueron satisfechos en su totalidad con celeridad, hallando soluciones óptimas a los problemas planteados.

La Central Logística del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES, fue la coordinadora del aprovechamiento integral de los transportes aéreos, marítimos y terrestres tendientes a optimizar su empleo; por otra parte analizó los requerimientos efectuados por los Componentes y el Teatro de Operaciones Malvinas y canalizó su obtención y traslado.

Coordinó en forma permanente que los abastecimientos y los niveles de seguridad de las diferentes Centrales y puntos de apoyo no llegaran a ser críticos.

La Central Logística de USHUAIA, a través de la CENTRAL DE ABASTECIMIENTOS DE USHUAIA y punto de apoyo GRANDE, sirvió como nexo de unión para cubrir en forma inmediata algunos requerimientos de MALVINAS, los que eran realizados modo aéreo desde la BASE AERONAVAL RIO GRANDE.

Los organismos que trabajaron en estrecha relación con la Central Logística del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES, fueron los ejecutores de los diferentes requerimientos hasta las terminales de carga aéreas o marítimas asignadas.

La recepción por parte de MALVINAS de todos los requerimientos efectuados, escapa al conocimiento de este Comando y se desconoce además si en PUERTO ARGENTINO se implementó una Central Logística de la Armada o Conjunta que recibiera, clasificara, estibara y distribuyera los elementos enviados.

El mecanismo acordado para efectuar requerimientos, era que debían ser efectuados a este Comando, el cual, una vez analizados los satisfaría en la medida de lo posible o requeriría a su vez a un escalón superior.

Al comienzo de las operaciones, se notó que se efectuaban requerimientos en forma directa a la Central Logística de la Armada; Direcciones Generales u otros organismos sin que el COMANDO DE OPERACIONES NAVALES tomara intervención ni conocimiento, ocasionando en algunos casos que se produjeran provisiones duplicadas por haberse efectuado pedidos sin conocimiento mutuo de las partes involucradas; aclarado el tema y ordenada la centralización de los pedidos en el COMANDO DE OPERACIONES NAVALES el sistema ganó rapidez, claridad y seguridad ahorrandosé esfuerzos y dinero.

17

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 18
C.O.A.C.

CONCLUSIONES

1. La formulación tardía del plan de defensa del archipiélago dificultó el abastecimiento de la isla.

2. La carencia de una logística conjunta para el plan de defensa, no permitió un adecuado manejo logístico, en particular transporte.

3. La sola declaración por parte de Gran Bretaña de la zona de exclusión, aún sin materializarse una amenaza concreta, condicionó los traslados modo agua.

4. El condicionamiento que sufre el transporte modo agua obliga al empleo del transporte modo aéreo, que si bien es más rápido, es limitado en capacidad de carga.

5. El país no cuenta dentro de su Marina Mercante y de Guerra con buques con capacidad de transporte masivo de tropas, por ejemplo Camberra - Queen Elizabeth.

6. Se debió haber previsto con tiempo el empleo de buques de poco porte como unidades de transporte para comunicación inter isleña y abastecedores de víveres, combustible y munición.

7. No hubo una correcta apreciación de inteligencia de recursos logísticos de este Teatro de Operaciones.

8. Para evitar la estructuración de un sostén logístico a unidades que se desplieguen en caso de operaciones es conveniente que los asentamientos de tiempo de paz respondan aproximadamente al despliegue previsto para tiempo de guerra, a fin de evitar los traslados de personal y material que ello implica.

9. El sistema actual de racionamiento clase BRAVO para las tropas terrestres o desplegadas en el terreno es poco práctico, ya que implica el movimiento de grandes cantidades de víveres y necesita personal especializado para confeccionarlo.

10. Carencia de embarcaciones de poco porte para alije de buques de carga ya que se conocía que la infraestructura portuaria era limitada.

11. El uso de los contenedores para traslado de carga es óptima siempre y cuando se disponga en las terminales de los elementos necesarios para su manipuleo y traslado. Si ello no ocurre constituyen engorro más que ventaja.

12. Algún material de campaña en poder de la Infantería de Marina y en pañoles no tuvo el resultado esperado debido a su poca calidad.

13. Los acopios de equipo y vestuario permitieron cubrir rápidamente los requerimientos de las Fuerzas en Operaciones.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO No 19
C.O.A.C.

14 El consumo de equipo y vestuario superior al calculado para tiempo de paz obligará a una reposición no prevista.
Ello debe contemplar un análisis exhaustivo del vestuario y material de campaña a adquirir en lo concerniente a su calidad y rendimiento, con opinión y participación de los usuarios que contemplen las necesidades de los diferentes teatros de operaciones.

15 La escasez de personal militar capacitado como instrumentista quirúrgico condicionó la actividad de quirófanos en el Buque Hospital.

16 Para Hospitales de campaña y ante la carencia de autoclaves, debe contarse con materiales de cirujía permanente esterilizado, preservado y descartable.

17 El sostén logístico provisto por la Armada a sus Fuerzas en operaciones marítimas, terrestres y aéreas en todos los teatros y áreas fué eficaz, completo, integral cumpliendosé todos los requerimientos en tiempo, oportunidad y cantidad en base a acopios existentes y adquisiciones efectuadas en el país o en el extranjero, aprovechandosé la experiencia acumulada de situaciones reales o de adiestramiento cumplidas previamente, contribuyendo también el profesionalismo, capacidad y espíritu de colaboración del personal militar y civil superior y subalterno de la Armada que llevaron a cabo tareas logísticas de todo tipo antes, durante y después del conflicto bélico con Gran Bretaña.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 20
C.O.A.C.

ACCION RECOMENDADA

1. Prever los acopios de abastecimientos necesarios para cubrir los requerimientos que emanen de los planes de operaciones en vigor, en las Unidades, Bases, Establecimientos u organismos que correspondan.

2. Implementar una orgánica de logística conjunta, normalizando abastecimientos, repuestos, armamento, etc. que responda a los planes de operaciones en vigor, manteniendo los niveles convenientes en las futuras áreas de Operaciones.

3. Prever la futura construcción y/o la modificación de buques mercantes o transportes navales que permitan su conversión en transporte de tropas considerando los elementos de confort mínimos para el alojamiento (calefacción, baños, comedor, cocinas) y la necesidad de operar helicópteros desde una plataforma.

4. Desarrollar la infraestructura necesaria para almacenar los efectos necesarios que surjan de los planes de operaciones en las zonas de utilización (RIO GRANDE, RIO GALLEGOS, PUERTO DESEADO).

5. Adoptar, previa evaluación final, el racionamiento clase BRAVO para tropas terrestres desplegadas elaborado por la DIRECCION DE ABASTECIMIENTOS NAVALES, que se experimentó en MALVINAS y RIO GRANDE (Expte) por su alto valor nutritivo y facil preparación.

6. Evaluar la conveniencia de la utilización de víveres congelados, deshidratados y/o precocidos como reemplazo o alternativa de víveres frescos y secos para buques en navegación, mejorando así la capacidad de transporte y carga.

7. Asegurar la existencia de elementos para manipuleo de contenedores y carga en Bases Navales, puertos patagónicos y/o australes, como así también la infraestructura portuaria necesaria para la atención de buques.

8. Determinar el tipo de vestuario mas conveniente para las unidades de IM y de aquellas otras que por sus tareas sea necesario que la empleen (Aviación Naval, Buzos Tácticos, Grupo Naval de Playa, etc.) según su ámbito de actuación y mantener los acopios suficientes para su utilización en caso necesario (por ejemplo: zona sur, zona mesopotamica, zona Puerto Belgrano, etc.).

9. Determinar el tipo de vestuario mas conveniente para el personal embarcado, según el ambiente en que actúan y las operaciones a llevar a cabo.

10. Fijar las normas para la implementación de una Central Logística conjunta con poder de decisión para la asignación de medios de transporte, modos y prioridades de traslado de cargas y personal desde terminales a zonas de operaciones.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 21
C.O.A.C.

SERVICIO DE SALVAMENTO DE LA ARMADA

Ante la situación de conflicto el SERVICIO DE SALVAMENTO DE LA ARMADA alistó los medios de personal y material para estar en condiciones de cumplir con los requerimientos que se le efectuaran.

Para ello dispuso el envío a MALVINAS del equipo de Salvamento y Buceo compuesto por 2 buzos con equipo de buceo completo y 1 equipo de corte y soldadura subácuea, que fue empleado a su arribo en la liberación del buque Rio CINCEL el cual se encontraba con una cadena de ancla enredada en la hélice.

El personal destacado integrado al DESTACAMENTO NAVAL MALVINAS cumplió además tareas en los buques auxiliares requisados.

Al ordenarse la constitución de dos unidades menores como Buque de Rescate de Pilotos se dispuso que los Avisos A.R.A. "SOBRAL y A.R.A."SOMELLERA" embarcaran personal de buzos y material de salvamento como parte integrante de sus dotaciones.

En previsión de refuerzo del personal destacado a MALVINAS se embarcaron en el Buque mercante ELMA CORDOBA a buzos; equipo de buceo y 1 equipo de corte y soldadura subacuea; perteneciente a la ESTACION DE SALVAMENTO DE LA BASE NAVAL MAR DEL PLATA.

La ESTACION DE SALVAMENTO de la BASE NAVAL PUERTO BELGRANO proveyó a unidades navales y aeronavales material de buceo a fin de completar o incrementar sus capacidades de control de averías, rescate y salvamento. Asimismo integró el grupo de defensa subácua de esta Base.

La ESTACION DE SALVAMENTO del APOSTADERO NAVAL BUENOS AIRES apoyada con personal y material de la ESCUELA DE BUCEO y otros destinos de la Armada constituyó un grupo de defensa subacuea en la operación LEON 1° del AREA NAVAL FLUVIAL.

La Estacion de la BASE NAVAL USHUAIA al igual que el resto de las estaciones colaboró con las Unidades Navales allí destacadas o que tienen su asiento natural.

Al término de sus reparaciones el Aviso A.R.A. "IRIGOYEN" fue destacado en reemplazo del A.R.A. "SOMELLERA" y su capacidad como buque de salvamento fue incrementada con personal y material.

El SERVICIO DE SALVAMENTO DE LA ARMADA fue el ente coordinador con los remolcadores de mar pertenecientes a la Empresa SATECNA de los cuales se utilizó solo el LUCHADOR para apoyo a la travesía del A.R.A. "SOBRAL" desde PUERTO DESEADO hasta PUERTO BELGRANO.

Para ello se le asignó material de salvamento que fue recuperado al término de la tarea.

Como aplicación directa de la medicina hiperbárica la ESTACION DE SALVAMENTO de la BASE NAVAL PUERTO BELGRANO se constituyó en el centro médico para la atención de los heridos que necesitaban de este tratamiento, contándose para ello con la cámara colectiva de la ESTACION DE SALVAMENTO y una cámara individual tipo GALEAZZI perteneciente a la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.

Ante el incremento de pacientes fue necesario solicitar el apoyo de Oficiales médicos capacitados en Medicina de Buceo y Enfermeros Tecnicos Auxiliares en esta disciplina, provenientes del HOSPITAL NAVAL PUERTO BELGRANO, BASE NAVAL MAR DEL PLATA y ESCUADRILLA DE ANTIMINADO.